

PHILIPS VAN MAASTRICHT

door **Rudolf PHILIPS**

doctor in de economische geschiedenis
wonende te Maastricht (Nederland)

Daar stond ik wel even van te kijken. Al veertien zomers hadden wij onze vakantie in Oostende doorgebracht en nog nooit was mij dit plein opgevallen. En nu stond ik ineens voor het naambordje met "Philips van Maastricht plein". Die associatie leek mij op meer dan toeval te berusten. Het was toch zeker geen dankbare geste van het Gemeentebestuur jegens vakantiegasten van die naam ? Mijn belangstelling was in elk geval gewekt. Daar moest ik meer over weten.

Navraag leerde mij al gauw, dat de naam van het halfronde plein achter de "Saint Joseph" (zo wordt de St. Jozefkerk door de echte inwoners van Oostende nog steeds genoemd) bij de meesten tamelijk onbekend is. Maar wie ter plekke beter op de hoogte was, wist te zeggen, dat de naam al van lang vóór onze vakantietijd dateert en betrekking heeft op een beroemde kaperkapitein van die naam. Dat leek mij interessant om eens nader uit te zoeken.

Mijn eerste gang was daarom naar het gemeentearchief, waar men mij erg voorkomend te woord stond en vlot op gang kon helpen. (1). Direct werden al enige misverstanden uit de doeken gedaan, waarvoor ik mij eigenlijk had moeten verontschuldigen. Want de associatie had mij op dwaalwegen gebracht, die ik bij enig nadenken zelf had kunnen corrigeren. Zo is in Vlaanderen "Philips" nog altijd een veel gebruikte voornaam (Filips = Philips), dus in dit geval vermeldt ter onderscheiding van alle andere personen met de achternaam "Van Maastricht".

De achternaam kwam evenmin met mijn verwachtingen overeen. Zij duidt misschien in oorsprong wel de herkomst van deze familie aan, maar dat moet dan wel lang geleden zijn. De bewuste Philips van Maastricht, waarover het hier handelt, was in 1664 geboren in Zuydcoote tussen Bray-Duinen en De Panne, een onbetekenend vissersdorpje, waar onder andere de kapers van Duinkerke hun bemanning kwamen rekruteren.

Men is geneigd zich de vraag te stellen, of en hoe ooit een inwoner van Maastricht daar terecht is gekomen. Daarop is geen voor de hand liggend antwoord te geven. Hoogstens kan men denken aan een relatie met de Romeinse verbindingsweg, die Boulogne via Maastricht met Keulen verbond. Maar of zulke relaties hebben bestaan, is natuurlijk niet meer te achterhalen.

DE VLAAMSE KAAPVAART

Vooraleer ons te verdiepen in de lotgevallen van deze befaamde kaperkapitein lijkt het nuttig eerst iets uit te weiden over de kaapvaart in het algemeen. Deze neemt een aanvang als integrerend onderdeel van de Tachtigjarige Oorlog vooral gedurende het tijdvak 1580-1609, toen de strijd van de opstandige gewesten tegen Filips II zich niet meer afspeelde in Holland en Zeeland, maar hoofdzakelijk in Vlaanderen, Brabant en in de noordoostelijke gewesten.

Op dat tijdstip leefde bij de Spanjaarden het idee om de rebellen in hun economie te treffen door hun waterwegen te blokkeren en hun overzeese handel te ruïneren. Het Vlaamse kustgebied moest de uitvalsbasis worden voor de operaties ter zee. De eerste strategische zet was de herovering van het Vlaamse kustgebied. In 1583 kwam Filips II in het bezit van de havensteden Duinkerke, Grevelingen en Nieuwpoort. Moeilijker was echter de strijd om Oostende.

Deze plaats was uitgebouwd tot een zwaar versterkte vesting, waar de zeegeuzen zich met sporadische Engelse hulp verschanst hadden. Tijdens het beleg voerden deze operaties uit tegen de Spaanse vloot, die beantwoord werden met een felle belegering van de stad. De oorlogshandelingen leidden tot grote verwoestingen en werden daarna gevolgd door omvangrijke inundaties tengevolge

van het doorsteken van de oostelijke duinenrij. In 1604 werd het vier jaar durende beleg afgerond met de verovering van Oostende door de Spaanse troepen.

Hierdoor kreeg de kaapvaart tegen de Hollanders verschillende steunpunten en werd het mogelijk de Republiek ernstig in haar visserij- en koopvaardijactiviteiten te treffen. Na de heropbouw van de stad werd Oostende de thuishaven van een nieuwe generatie kapers en vrijbuiters onder wie Jacob BESAGE, die door het kelderren van het admiraalschip van Piet HEIN een einde maakte aan de Hollandse overmacht.

De kaapvaart was niet zomaar een gewone piraterij, maar was strak georganiseerd. Zij werd gereguleerd door meerdere ordonnanties o.a. die van 1624 en 1694. Een admiraliteitscollege werd opgericht, die de kaapvaart een wettelijk kader gaf. Een uitvoerige regelgeving werd uitgevaardigd, die haar onder toezicht plaatste van de landvoogd en de grote admiraliteitsraad in Brussel. In tegenstelling tot de zeeroverij ten eigen bate was de kaapvaart aan strenge bepalingen onderworpen.

Al in juli 1583 staken de eerste kaperschepen van wal, die al direct slachtoffers maakten. Sindsdien kozen gemiddeld vijftien à twintig kaperschepen jaarlijks zee. Slechts een kleine deel van deze Vlaamse kapersvloot – het koninklijk eskader – was door de Spaanse en Zuid-Nederlandse overheid gefinancierd. De meeste kaperschepen werden op kosten van particuliere investeerders uitgerust.

Snauwen, galeien en fregatten waren aanvankelijk de meest gebruikte scheepstypen. De Duinkerke kapers gaven de voorkeur aan het fregat, omdat deze schepen snel, beweeglijk en goed bewapend waren met een geschut, variërend van 14 tot 16 stukken. De fregatten hadden de meeste trefkracht. Minstens drie vierde van alle gekaapte schepen werd door fregatten buit gemaakt.

De bemanning van de kaperschepen was hoofdzakelijk afkomstig uit de vissersbevolking van de Vlaamse kust. Aangelokt door de hoge gages en buitgelden trokken naderhand ook zeelieden uit de Republiek en andere Europese landen naar Vlaanderen.

Als kaper werd beschouwd de schipper of reder, die van de oorlogvoerende vorst onder wiens vlag hij voer, een machtiging had gekregen om op zekere voorwaarden ter buit te varen op vijandelijke schepen. Dat onderscheidde hen van een echte zeerover. De kaper kreeg van zijn vorst kaperbrieven, wat in feite inhield, dat hij zich mocht verrijken met de eigendommen die hij had buit gemaakt (2).

Maar het was geen willekeurige verrijking. De kapers waren verplicht hun buit binnen te brengen en aan te melden, waarin zij slechts deelgerechtigd waren volgens een vast te verdelen schema. Om de hoogte van de opbrengst was het hun primair te doen. Het kapen was een commerciële onderneming. Er vormden zich groepen van reders, die kaapschepen uitrustten als een normaal handelsbedrijf (3).

Het optreden van de kapers kon verschillende effecten hebben. In de eerste plaats kon een losgeld worden geëist, maar het was ook mogelijk dat de vijandelijke eenheid werd vernietigd of dat de opgebrachte schepen werden verkocht. De eerste twee punten kunnen nu achteraf moeilijk worden geraamd. Maar wel de derde post : de verkoop van schepen en inhoud kan worden gereconstrueerd aan de hand van rekeningen van de admiraliteit. Daaruit blijkt dat de opbrengst uiterst lonend was. Voor de kustbevolking was ze een even welkome als noodzakelijke broodwinning.

Zolang de oorlog en de Hollandse vlootblokkade voortduurde, werden de plaatselijke reders verleid op kaapvaart te gaan (om "ter buit te varen"). Het was een bezigheid, die meer opbracht dan de gewone vrachtvaart. Rond de eeuwwisseling waren minimaal dertig kapers bedrijvig. Deze activiteit vormde tot aan het Twaalfjarig Bestand een permanente bedreiging (4).

De Republiek was voorlopig niet bij machte hiertegen effectieve maatregelen te nemen. Reders van haringschepen werden verplicht hun schepen te bewapenen, maar zij waren niet opgewassen tegen de in eskaders opererende kaperbodems. Hooguit kon men strenge straffen in het vooruitzicht stellen. In 1587 bepaalden de Staten-Generaal dat bemanningsleden van een kapervloot als

zeerovers moesten worden beschouwd. Elke overwonnen kaper werd overboord gezet of aan wal geëxecuteerd. Toch bleven velen naar Vlaanderen trekken om aan te monstere. Alleen de aankoop van een paspoort in Vlaanderen verschoonde de vissers van ongewenst kapersbezoek. Tegen betaling van duidenden gulden kochten veel reders zich een vrijgeleide (5).

Tot in 1625 bleef de schade die de Duinkerks kapers aanrichtten nog binnen de perken. Maar in de volgende jaren kregen zij volledig de overhand. Pas in 1633 slaagde de Staatse oorlogsvloot er in de zeevisserij enigszins te beschermen, maar zij kon niet voorkomen dat de Duinkerkers in de jaren 1635-1637 opnieuw enkele grote aanvallen lanceerden. De laatste bloeiperiode beleefde het kaapvaartbedrijf in de periode 1640-1644 tengevolge van de financiële ontredde, waarin de Nederlandse admiraliteitscolleges verkeerden.

Het hoogtepunt van de kaapvaart is zonder meer de eerste helft van de zeventiende eeuw geweest met uitzondering van het Twaalfjarig Bestand (1609-1621), toen ook de oorlogsvoering ter zee stil lag. Maar daarna waren de Duinkerke kapers dubbel actief. Legendarisch werd de beroemde kaperskapitein Jan BAERT (Jean BART), die met een standbeeld in Duinkerke is vereeuwigd.

Na het Bestand verplichtte de Infante de Duinkerke admiraliteit 24 oorlogsschepen in dienst te houden. Het werkelijke aantal schommelde echter rondom dertig doordat ook particuliere kapers deel uitmaakten van deze vloot. Daarnaast opereerde een kapersvloot van zestig zeilen vanuit Duinkerke, dat daarmee de belangrijkste haven was voor de kaapvaart. Daarbij moeten nog een tiental kapers worden geteld, die in Oostende hun thuishaven hadden.

De meeste bedrijvigheid was er in de jaren tussen 1630 en 1648. Maar er zette op het einde van deze periode al een teruggang in, toen de kapersactiviteit terugliep tengevolge van de belegering van Duinkerke door de Fransen. De stad werd in 1646 door CONDÉ bezet en bleef tot 1652 in Franse handen. In 1658 werd Duinkerke opnieuw en nu voorgoed door TURENNE voor Frankrijk in bezit genomen. Dit werd een keerpunt.

Vanaf de tijd dat dit deel van Vlaanderen voor de Nederlanden verloren ging, ontstond een volledig nieuwe situatie, die niet naliel de kaapvaart in een andere uitgangpositie te brengen. De penetratie van Frankrijk had een blijvend effect, want met het ontstaan van Zuid-Vlaanderen (6) in Franse hand was dit kustgebied geen ideale verschansing meer voor verdere operaties.

De Zuid-Nederlandse kaapvaart boette belangrijk aan betekenis in, nadat Duinkerke verloren was gegaan. Deze stad werd nu een vijandelijke haven, de uitvalsbasis voor de Franse kaapvaart ten tijde van de vele oorlogen, die Lodewijk XIV ging voeren.

De kaapvaart vanuit de Spaanse Nederlanden werd volledig in Oostende geconcentreerd, waar de haven verder werd uitgebouwd. Een stimulans ging uit van het feit dat een twintigtal Duinkerke kapers na de verovering van Duinkerke naar Oostende overkwamen om zich daar blijvend te vestigen. Dat zij hun ervaring en kundigheid in dienst bleven stellen van de Spaanse koning, was van niet te onderschatten betekenis. Sedert in 1646 Duinkerke onder Franse heerschappij was gekomen, kon de kaapvaart met goed gevolg vanuit Oostende worden voortgezet.

FILIPS VAN MAESTRICHT, DE OUDE

Het is gedurende het tijdvak van 1646 tot 1700, dat het optreden valt van de twee Oostendse kapers, waarvan wij hier de biografieën laten volgen, want het optreden van Philips van Maestricht, vader en zoon, is kenmerkend voor de kaapvaart in de tweede helft van de zeventiende eeuw (7). Wij zullen eerst aandacht besteden aan de kapersactiviteiten van de vader, die gewoonlijk de naam "de Oude" draagt ter onderscheiding van zijn zoon, die eveneens op dit terrein actief was.

Philippe François VAN MAESTRICHT werd geboren in 1635 in Zuidschote in het Ieperse, de zoveelste buitenjongen, die aangetrokken werd door de zee om daar zijn geluk te beproeven. In de akten spelt hij zijn voornaam steeds als "Philyppus". Over zijn jeugdjaren zijn weinig

bijzonderheden bekend. Hij trouwt op 24 juli 1660 te Oostende, waar hij in dat jaar als burger werd ingeschreven, met Adrienne ALBERDINS.

In 1666 vaart hij als meester aan boord van een fluit de "Sint-Jan" met als reders Roger VERBEKE en Lucas VANDER MEER. In de jaren 1660 had hij gevaren onder het bevel van Passchier DE MOOR. Ten tijde van de oorlog met Frankrijk in de jaren 1667-1668 zien wij hem als kapitein op een fregat van 30 last en zes stukken geschut, "De Liefde tot Godt". Hij beoefent de kaapvaart met een patent van 11 oktober 1667, bevestigd op 24 januari 1668. Zijn optreden wordt al vlug opgemerkt vanwege de grote buit, die hij binnen Oostende opbrengt. In de loop van maart-april 1668 brengt hij een schip op uit Guernesey (een van de Kanaaleilanden) "The Blessing" geladen met boter, wijn, zeep en vijgen, en tevens een Hollands "smackzeyl" met zeildoek, papier, spek en andere waren.

Op 5 april vinden wij op zijn prijzenlijst een Bretons schip, geladen met boter, zeildoek en dekens, dat hij veroverde samen met twee collega's. Verder twee Franse barken met wijn, een Bretoen met huiden, in compagnie veroverd, een Frans schip met wijn en nog een wijnschip, in compagnie buit gemaakt. Tevens meldt hij dat hij uit twee schepen 27 huiden en diverse koopwaren heeft gelicht.

Tijdens de oorlog met Frankrijk van 1672 tot 1678 is kapitein VAN MAESTRICHT opnieuw bedrijvig. Op 25 oktober 1674 voert hij het bevel over een fregat "de Stadt Oostende" van 60 last en voorzien van 14 stukken geschut. Zijn eerste buit werd gemeld op 22 januari 1675 : een "huye", de St. Pierre" van Calais, geladen met huiden, zalm en haring. De lading is goed voor netto 3.079 gulden voor opperreder Jan TENHOOFF. Op 25 januari – drie dagen later- stuurt hij een Hollands oesterschip binnen, dat veroverd werd op de Duinkerkers en dat samen met de vermelde "huye" wordt geveild.

Op 8 april zijn het twee Franse barken, die naar Oostende worden opgebracht. En twee maanden later, zo rapporteert het boordjournaal, daagt VAN MAESTRICHT op met de Hollandse buis "Abrahams Offerande", geladen met vis, waarop ene Willem GERRITSEN meester was. Het schip was hernomen op de beruchte Duinkerker Joos BOMMELAERE. Over deze kaping zijn meer bijzonderheden bekend, die het vermelden waard zijn.

De Franse kapers hadden de buis veroverd aan de Witte Bank op tien à twaalf mijlen uit de Franse kust. Het schip was nog voorzien van alle visserijgerief en bemand met elf man en drie jongens. BOMMELAERE had er vier van zijn mannen op gezet. VAN MAESTRICHT had het veroverd op 8 juli 1675 tussen Duinkerke en Yarmouth. Tegelijkertijd had hij een doggerpink veroverd. Beide schepen werden door de Engelsen opgeëist, maar toen was het hele zaakje al openbaar verkocht. Opperreder Jan TENHOOFF had de verkoopsom al lang geïnd en dreigde aan de eis bankroet te gaan, toen de Engelsen om vergoeding vroegen voor hun verlies. Maar de Oostendse Admiraliteit merkte op, dat de schipper van de buis wel degelijk een Hollander was en dat het dus bij de Engelsen om duidelijk bedrog ging. Het diplomatieke spel dat toen volgde, betrok er zelfs de Spaanse ambassadeur Don Pedro RONQUILLO bij, maar dat schijnt geen verder gevolg te hebben gehad.

De vermelding van deze zaak is van belang om aan te tonen, hoe en op welke wijze er betwistingen ontstonden over het rechtmatig karakter van sommige kapingen. Klachten ontstonden ook over de geringe prijzen, die de buitgemaakte waren opbrachten. Vooral bleken de reders ontstemd over de vele paspoorten, die waren afgeleverd aan Franse vissers, waarmee immers hun lading van kaping gevrijwaard bleef.

In de loop van 1675 schijnt VAN MAESTRICHT een ernstige tegenslag te hebben opgelopen. Zijn fregat werd ontwapend, wat blijkt uit een inventaris van 10 oktober 1675 met een beschrijving van alles wat uit het schip werd gehaald. Maar korte tijd later keren zijn kansen. Zijn reders Carel DE VLEESSCHAUWER, Passchier FELLIERS en Guillaume VRIJMOET bezorgen hem op 8 november 1675 opnieuw een patent ter kaapvaart voor hetzelfde fregat "de Stadt Oostende".

Hij stelt zijn opdrachtgevers niet teleur. Op 9 november al brengt hij een galjoot "Castaigneboom" binnen van 25 last. Het schip komt niet in de veiling, want er werd met de Oostendenaren een "accord" gesloten. Op 11 november is het opnieuw prijs met de opgebrachte ketze "Mayblom" met zeep, hout en aardewerk geladen op weg naar Nieuwpoort. Het schip was daar gestrand, maar bleek in het bezit van twee cognossementen, wat duidde op fraude. Het bleek te varen voor rekening van kooplui uit Duinkerke.

Philips VAN MAESTRICHT begint daarna op grotere afstand te opereren. Van de campagne van de Franse vissers naar de rijke visgronden van Newfoundland (Terneuf) maakt hij handig gebruik om een fregat uit Bayonne,; de "St. Antoine", met acht stukken geschut te veroveren. Het schip was met proviand op weg naar Terneuf en wordt op 8 april 1676 gevankelijk opgebracht naar de haven van Oostende.

Voor Philips VAN MAESTRICHT breekt een nieuw leven aan, wanneer hij konvooier wordt, wat inhoudt dat hij de eigenlijke kaapvaart vaarwel moet zeggen. Dat belet hem niet om toch nog op 19 mei 1676 een gewapende dogger, de "St. Anne", op te brengen. De oude stiel laat zich niet zo gauw verlooehen. Hij treedt nu als kwartiermeester in dienst van Passchier DE MOOR wiens dochter hij op 19 mei 1668 huwt na de dood van zijn eerste vrouw Adrienne ALBERDINS.

Op 10 augustus 1676 vinden wij hem aan boord van de "Anna Catharina", die hij op bevel van DE MOOR naar Oostende moet opbrengen. Het schip was geënterd door twee Franse kapers rond Helgoland (Heylichlant") op weg van Emden naar Riga, maar heroverd door DE MOOR. Voor de begeleiding van de buit naar Oostende krijgt kwartiermeester VAN MAESTRICHT de som van zes gulden als vergoeding!

In de lente van 1678 stuurt hij als kapitein op een konvooschip een op de vijand veroverd schoutschip, met spek geladen, naar Oostende. Op 9 juni komt er door zijn toedoen een vijandelijke smak van 40 last, geladen met stenen, Oostende binnen. Op 27 juni is het de beurt aan een buis van 24 last, de "TOBIAS", geladen met planken en huiden.

De Vrede van Nijmegen, getekend op 17 september 1678, maakt een einde aan de oorlog met Frankrijk. Het maakt voorlopig ook een einde aan de kaapvaartepisodes van Philips VAN MAESTRICHT, wiens carrière voortaan die van kapitein op een konvooschip is van de Staten van Vlaanderen. Deze konvooidienst wordt in deze jaren een vrediger taak, overigens met de bekende kaperkapiteins nog immer in functie. Hun oordeel, zo blijkt uit de archieven (8), wordt door de Admiraliteit in Brussel nog altijd op prijs gesteld.

In 1683 is het met de vrede gedaan en breekt de volgende oorlog met Frankrijk uit, die tot 15 augustus 1684 zal duren. In deze jaren vinden wij VAN MAESTRICHT als kapitein op de "Sint Franciscus" om zijn oude handwerk weer op te nemen. Samen met zijn collega, kapitein François DE SCHODT, verovert hij op 19 april 1684 een "binlander", de "St. Pieter", geladen met koolzaad, en op 29 april een Franse kanaalvaarder met smidskool. Beiden worden op 29 mei geveild te Brugge. Maar van een bijzondere activiteit vanuit Oostende is daarna geen sprake. Men mag veronderstellen, dat VAN MAESTRICHT in die tijd vooral konvooidienst zal hebben verricht, speciaal begeleidings- en transportopdrachten naar Spanje en Engeland.

In afwachting van nieuwe vijandelijkheden wordt onophoudelijk gewerkt aan de bouw van nieuwe zware konvooiers, die ook 'slands-geleydschepen worden genoemd. Een van deze nieuwe schepen de "Carolus Secundus", een fregat van 48 stukken geschut, ligt in februari 1689 voor de rede van Cadix, waar VAN MAESTRICHT opdracht krijgt van hieruit met een vracht indigo naar Oostende te zeilen.

Wij moeten wachten op een volgende oorlog met Frankrijk, die hem in 1688 weer in het eerste gelid brengt. Hij vaart op 23 mei 1689 naar Engeland om de onderdanen van Spanje in veiligheid te brengen. Maar in volle oorlogstijd wachten hem meer taken dan alleen het transport van reizigers en goederen en het begeleiden van handels- en vissersschepen. Voorrang krijgt dan de oude opdracht :

het uitvoeren van militaire kruistochten, waarbij een konvooikapitein ook gemachtigd is schepen te kapen of de vijand op andere wijze te schaden.

Indachtig deze opdracht weet VAN MAESTRICHT nieuwe verdiensten te vergaren, zoals blijkt uit de opbrengsten van zijn veroveringen. In mei 1689 werd het schip "De Liefde" opgebracht, veroverd op de Duinkerkers. Daarna volgde de Franse bark "La Pompone" veroverd op 31 mei samen met collega Jacob FRANCKE, op dezelfde dag de "Mery" (Mary), en daarna de "Samson" uit Zierikzee. Hevig waren de gevechten geweest om de "Pompone" tot overgave te dwingen. Het was een barque longue, een oorlogsschuit met vier stukken kanon en twee steenstukken en bemand met 36 man. FRANCKE en VAN MAESTRICHT leverden er vóór Duinkerke een gevecht mee, dat bijna twee uur duurde, waarbij de Franse loods sneuvelde en enkele matrozen gewond werden. De "Pompone" gaf zich pas over, nadat hij enkele schoten onder de waterlijn had gekregen.

Het gerucht wil, dat ook Philips VAN MAESTRICHT in dit gevecht ernstig zou zijn geblesseerd. Een pittoresk detail bevat het getuigenis van de schipper van de "Mery", die verklaarde dat hij VAN MAESTRICHT Met een houten been zou hebben gezien. Een andere schipper legde dezelfde verklaring af. Was hun fantasie op hol geslagen en hadden zij een spook ontdekt? Er zijn geen andere beschrijvingen die hun verklaring bevestigen.

Hoe dan ook, het heeft VAN MAESTRICHT in geen geval belet om in juni 1689 nog meer veroveringen te maken. Als gezagvoerder van de "Carolus Secundus" en met assistentie van zijn collega FRANCKE op de "Sint Franciscus" veroverde hij ook nu weer een rijke buit, die hoge prijzen opbracht: in de eerste plaats het Franse fregat "Le Lévrier" van Duinkerke, vervolgens een Engels schip, dat door de Fransen was veroverd en herdoopt in "Le Risico des Amis", en tenslotte een Hollandse fluit "La Demoiselle Anne" afkomstig uit Hoorn, dat tevoren door de Fransen was gecharterd.

Na deze veroveringen schijnt een einde te zijn gekomen aan zijn loopbaan. Op 4 juni 1690 heeft een collega zijn schip nog op de rede van Oostende zien liggen, maar daarna zwijgen de bronnen over deze legendarische kaapvaarder. Wij weten alleen dat hij op 13 februari 1691 is overleden.

PHILIPS VAN MAESTRICHT, DE JONGE

Deze zeemanszoon werd geboren te Oostende op 16 februari 1664 uit het huwelijk van Philips VAN MAESTRICHT, de oude, met Adrienne ALBERDINS. Al jong trad hij in de voetsporen van zijn vader en werd hij een beroemd konvooiër. Hij is nooit een eigenlijke kaper geweest, maar heeft meteen gevaren op de konvooschepen van de Staten van Vlaanderen. Zijn daden bleven daar niet onopgemerkt.

Het eerst voert hij het bevel op "de Simme", een snauw van de konvooidienst, bewapend met zes stukken geschut en een bemanning van zestig man. Hij voer op 11 en 29 juli 1689 patrouille op Duinkerke samen met de zwaardere konvooiër "St. Idesbaldus", waarop Nicolaas VERCRUYSSSE het bevel had. Op 27 juli 1689 was hij betrokken bij de kaping van twee boyers kolen door de Oostendse kaperkapitein Lucas FELLIERS. Op 19 augustus werd hij weer gesignaleerd voor Oostende.

De bekende Franse kaapvaarthistoricus Henri MALO vermeldt in september 1689 een gevecht tussen VAN MAESTRICHT en het Duinkerke fregat "la Brave"; Hij betitelt hem dan als "un des Ostendais qui pendant la guerre firent le plus de mal aux Dunkerquois". Een bevestiging van dit treffen vinden wij in de rekeningen van de Vlaamse konvooidiensten, waar het fregat aangetekend staat als "geconfisceerd schip".

Het verhaal van het gevecht heeft MALO in zijn kroniek overgeleverd: driemaal enterden de Oostendenaars het Franse fregat, waarvan de stuurman werd geblesseerd, terwijl hij het roer in handen had; zeven man sneuvelen, 22 werden gewond; een granaat verwondde de Franse kapitein

Jean CASTIER aan het linkerbeen; pas toen deze nog slechts omringd was met tien à twaalf man, gaf hij zich over.

Enige maanden later wordt de jonge VAN MAESTRICHT meermalen voor de Vlaamse kust gezien. De kapitein van de konvooidienst Carel PIETERS noteert in zijn boordjournaal, dat hij VAN MAESTRICHT op 12 oktober 1690 op zee ontmoette, en dat hij hem op 14 oktober terugzag vóór de haven van Nieuwpoort in gezelschap van zijn collega konvooiër VERCRUYSE. Op 13 december maakt hij jacht op een schip tussen Nieuwpoort en Duinkerke, waar hij hem tenslotte identificeert.

Intussen vinden we bij de Oostendse kroniekschrijver BOWENS een verhaal over het optreden van de jonge Philips bij de Franse aanval op Oostende in november 1689. De Fransen hadden het plan opgevat om langs de Oostendse vaart een inval te doen in het noorden van het Brugse Vrije, wat VAN MAESTRICHT weet te verijdelen. Samen met een ander zwaar schip legt hij zijn vaartuig rond Stalhille op de vaart om van daaruit het Franse leger te beschieten. De vijandelijke legermacht raakt daarop zo in het nauw, dat het genoodzaakt is zich terug te trekken. Voor zijn moedige inzet wordt hij door koning Karel II met een speciale medaille beloond.

Op 4 maart 1690 komt het tot een ontmoeting op zee tussen kapitein Carel PIETERS en VAN MAESTRICHT in de buurt van Fécamp. Enige dagen later maken zijn beiden in compagnie jacht op een hoeker uit Kopenhagen, maar als zij in de verte een onbekend eskader zien opdagen, maken zij zich uit de voeten. Geen nood, want zolang de oorlog voortduurt, liggen genoeg kansen in het verschiet.

In de daarop volgende zomer brengt VAN MAESTRICHT in compagnie met kapitein Frans DE SMIT een galjoot uit Altona, geladen met planken, op naar de rede van Oostende. De buit wordt echter door anderen betwist. Bij een onderzoek van de scheepspapieren constateert men, dat de galjoot geen oorlogstuig aan boord had, "noch kruit, noch lood", zodat men de buit moet laten gaan.

Dit voorval is een goede aanleiding om hier te verduidelijken, wat de juiste betekenis is van het varen "in compagnie". Dit gebeurt wanneer twee of meer kapers en/of konvooiers overeenkomen samen te jagen op een buit, schip of lading, waarvan men de opbrengst belooft met elkaar te delen: "hetgeene sij nemen, gelijcke jacht, gelijk part". Men kan in compagnie varen ter wille van een concrete overval of gedurende een hele periode. In het verdere verloop van 1690 oefent VAN MAESTRICHT met vaste regelmaat zijn konvootaak uit, her en der rondkruisende. Zo ontmoet kapitein Herman FYCK hem op 8 augustus op zee tussen Raversijde en Middelkerke. Op 20 augustus wordt hij opgemerkt door Frans DE SMIT, die op kruistocht is met Nicolaas VERCRUYSE en Paulus BESTENBUSTEL. Hij sluit zich dan bij hen aan op zoek naar Duinkerke schepen. (buit gemaakte schepen) "van de West of van de Noord". Op 6 september wordt het viertal gezien op de ree van Oostende.

Op 10 december krijgt VAN MAESTRICHT opdracht vanuit Oostende uit te varen in gezelschap van Willem BESTENBUSTEL. Maar door het slechte weer worden zij gedwongen tot tweemaal toe terug binnen te komen. Op 3 januari 1691 kan VAN MAESTRICHT eindelijk vertrekken, nu samen met Nicolaas VERCRUYSE die nog steeds de "St. Idesbaldus" onder zijn bevel heeft. Zij zijn in Oostende retour op 5 februari, maar moeten 7 februari opnieuw naar zee. Op deze reis valt VAN MAESTRICHT, een Duinkerker aan, die een prijs had veroverd. In het zicht van de haven van Duinkerke moet hij zijn poging opgeven en gaan beide schepen voor hem verloren.

Echte konvooiers staken de staken de strijd echter nooit. Op 19 februari haalt hij een konvooi uit Zeeland naar Oostende. Gedurende een verdere kruistocht maakt hij nog enkele Franse vissersboten buit. De Oostendse kapitein Adriaen VAN DER LINDEN ontmoet op 2 april Philips VAN MAESTRICHT in de buurt van Ouessant. De laatste komt naar hem toe gevaren en zij profiteren er van om uit een Koerlandse hoeker, waarop een Franse passagier zit (dat was de legitimatie) wat brandewijn en wat "bagatellen" te nemen.

Op 27 maart wordt bericht ontvangen van drie gekaapte prijzen, die van Rouen naar Altona en Gladstadt voeren : de "Juffrouw Gertrude" van Bremen, een dogger "Saint Jean" en een karak "de Liefde". Ze worden door de konvooidiensten openbaar verkocht, zoals de gewoonte was, waarbij een zesde deel voor de bemanning van VAN MAESTRICHT was bestemd.

Vervolgens passagiert VAN MAESTRICHT naar de golf van Biscaye, vanwaar hij op 4 mei 1691 terugkeert met de onderweg onderschepte "Juffrouwe Anna", een schip dat op weg was van Bergen (Noorwegen) naar Bilbao. Even later wordt hij in het Kanaal en in Nieuwpoort gezien in het gezelschap van Willem BESTENBUSTEL en Nicolaas VERCROYSE. Dit kleine eskadertje maakt goede buit met een dogger, een bark, een ander schip, een bourque "Le jeune André", en een lege fluit. De eerste vier waren geladen met diverse rijke koopwaar. Op 14 augustus 1691 begeleidt VAN MAESTRICHT een konvooi naar Londen en terug aan boord van het fregat, de "Carolus Secundus", bewapend met 40 stuks geschut, - hetzelfde waarop eertijds zijn vader had gevaren. Daarna kruist hij onafgebroken in de Noordzee om op 25 oktober wederom een konvooi naar Londen te begeleiden, vanwaar hij terugkeert met zeventien koopvaardij schepen.

Volgens het boordjournaal van kapitein Joannes CHARELS legt Philips VAN MAESTRICHT op 11 november even aan op de rede van Oostende om dan opnieuw naar Londen koers te zetten met een Engels koopvaardij schip. Midden op zee wordt hij onverhoeds aangevallen door zeven franse oorlogsschepen van Brest en Duinkerke. Het zal zijn laatste gevecht worden.

Volgens de Biographie Ostendaise van de historicus DE BEAUCOURT DE NOORTVELDE, die tijdens het schrijven nog kon beschikken over bronnen, die thans zijn verdwenen, werd VAN MAESTRICHT gedood bij de enterling van zijn schip. Bij die gevechten zouden in totaal zeventien matrozen in zee zijn verdwenen, veertien gesneuveld, en achttien ernstig gewond. Zijn schip werd daarna opgebracht naar Le Havre.

Maar er zijn andere versies, hoe hij de dood heeft gevonden. Volgens de eerder genoemde kroniek van BOWENS werd kapitein VAN MAESTRICHT bij het gevecht met de Fransen overmeesterd, werd zijn schip naar Brest opgebracht, en zou hij zelf overboord zijn geworpen. Er bestaat een derde versie, die wordt aangehaald door de Franse historicus Henri MALO, volgens welke VAN MAESTRICHT gevangelijk naar Duinkerke zou zijn overgebracht, waar hij - tegen de zin van de beroemde Jean BAART - in 1692 ter dood zou zijn gebracht.

De laatste lezing is intussen achterhaald, omdat in het archief een schrijven is teruggevonden van de Staten van Vlaanderen, waarbij deze Heren reeds op 30 november 1691 hun medeleven betuigen aan zijn weduwe Anna Francisca DE SCHODT. Bovendien weten wij dat zijn weduwe op 17 november een Mis voor zijn zielenrust liet lezen, waarbij brood aan de armen werd uitgedeeld. De twee eerste versies bevestigen in elk geval het sneuvelen van Philips VAN MAESTRICHT op 12 november 1691, ongeveer negen maanden na de dood van zijn vader en evenzeer als een held vereerd.

Zijn dood op zulk een jonge leeftijd (32 jaar) maakte grote indruk. In zijn tijd werd hij vergeleken met de vermaarde kaperkapitein BAART van Duinkerke, evenals hij een schrikbeeld op zee voor vijandelijke vaartuigen. Zij vertegenwoordigen een historische episode in de strijd op zee, toen de vroegere kaapvaart al in zijn nadagen verkeerde.

VERANDERINGEN IN DE KONVOOIVAART

Terugblikkend op de maritieme avonturen van deze twee Vlaamse kapiteins vallen in het kader van hun tijd enige opmerkelijke bijzonderheden in het oog, die wij hier in het kort zullen proberen samen te vatten.

In deze periode is het eigenlijk niet primair de ouderwetse kaapvaart meer, waarbij het eerste oogmerk was het buitmaken van schepen en lading om de vijand afbreuk te doen. Vroeger hadden zulke acties ter zee zich voornamelijk tegen de Republiek gericht, maar na de vrede van Munster

zijn het de Fransen, die men vreest en waartegen men zich teweer stelt. Wij onderstrepen de uitdrukking "waartegen men zich teweer stelt", want in tegenstelling tot vroeger is de opzet nu veel meer defensief gericht, nl. het beschermen van de Oostendse handelsvloot door het begeleiden van de uitvarende konvooien. In deze laatste taak is men goed geslaagd. Het is meer per toeval, dat schepen worden buitgemaakt en opgebracht.

Het optreden van de Franse marine, die wij tegen Philips VAN MAESTRICHT met grote overmacht het gevecht zagen beslissen, is een nieuw element in de strijd ter zee. Tegen zulk een overmacht waren de Vlaamse konvoischepen niet opgewassen. PASQUINI in zijn *Histoire d'Ostende*, blz. 185-187 spreekt van een eskader van zeven Franse marineschepen, waarmee VAN MAESTRICHT werd ingesloten en vernietigd.

Het is eerst in deze jaren dat de marine als een duchtig wapen werd ingezet. Daarmee werd aan de kapers een beslissende slag toegebracht. Aan spectaculaire overvallen en veroveringen op grote schaal viel nu niet meer te denken. De kaapvaart kon alleen nog het karakter van een guerrillaoorlog aannemen, waarvoor de kleinere snauw zich beter leende.

Dat het hier behandelde tijdperk in de kaapvaart minder succesvol verliep, moet vooral aan deze structurele oorzaken worden geweten. De voornaamste factor was zonder meer het gewijzigd karakter van de zeescheepvaart tengevolge van het optreden van de oorlogsmarine, die een belangrijke taak zag in het begeleiden van koopvaarders.

In deze vernieuwing was de Republiek voorop gegaan. De oorlogsvloot in de noordelijke Nederlanden heeft hieraan zijn ontstaan te danken. Met een enkel woord willen wij deze historie in herinnering roepen. De noodzaak tot het bescherming verlenen aan koopvaardischepen en vissersvloten dwong de vorsten al in de zestiende eeuw tot het voeren van een maritieme politiek. Macht over de zee beschermde de praktische belangen van handel en visserij, en daarmee de welvaart van hun landen (9).

Tot het midden van de zestiende eeuw waren telkens ad hoc koopvaardij- en vissersschepen voor oorlogstaken gehuurd en uitgerust, maar pas onder admiraal Maximiliaan VAN BOURGONDIE heeft de Republiek een staande marine opgebouwd voor de directe oorlogsvoering ter zee. Deze oorlogsvloot werd een enkele keer ingezet voor aanvallen op vijandelijke schepen, maar het meeste werk bestond uit een blokkade van de Vlaamse havens, uit het konvoiering van de handels- en haringvloten en uit de bestrijding van kapers. Aanvankelijk waren de resultaten beperkt en had de vloot weinig verweer tegen de kaapvaarders, die de Republiek zware schade wisten toe te brengen. De marine kon niet overal tegelijk zijn. Voor grotere acties was men aangewezen op gehuurde koopvaarders, die voor bewapende taken apart werden aangepast en uitgerust.

De bouw van een eigen bestaande marine begon pas goed, nadat in 1648 de oorlog met Spanje was beëindigd. Toen eerst was de Republiek rijk genoeg om een professionele oorlogsvloot uit te rusten. En toen pas begon de spectaculaire periode van vlootbouw en oorlogsvoering ter zee. Onder Johan DE WITT en WILLEM III handhaafde de Republiek een indrukwekkende maritieme presentie, die in samenwerking met de Engelse vloot tegenwicht moest bieden tegen het optreden van LODEWIJK XIV.

In de Spaanse Nederlanden heeft de bouw van een marinevloot pas veel langzamer vorderingen gemaakt. In het spoor van de kaapvaart bleef men nog lang vertrouwen op de flexibele Vlaamse konvoischepen, die het echter op de duur moesten afleggen tegen de overmacht van de vijand.

Er is nog een andere bijzonderheid het vermelden waard. De officieren ter kaapvaart en die op de konvoischepen behoorden tot een gesloten groep, waarvan het merendeel ooit vanuit Duinkerke had geopereerd. Vermoedelijk behoorden zij noch in Duinkerke noch in Ostende tot de oorspronkelijke bevolking, waardoor zij geneigd waren zich onderling nauwer aaneen te sluiten. Veel kaperkapiteins waren met elkaar verwant. Om enige voorbeelden te noemen: een dochter van Passchier DE MOOR trouwde met Philips VAN MAESTRICHT, de oude. Een dochter van François DE SCHODT met Philips, de jonge. Een zuster van Philips VAN MAESTRICHT, de

jonge trouwde met de eerder genoemde kapitein Jacob GERREBRANTZ; een ander met de marinekapitein Philippe DE MOOR (1672-1722). Nauwe banden bestonden ook met Nicolaas VERCRUYSSSE.

Deze relaties hebben hun esprit de corps versterkt, dat zeker tot hun faam heeft bijgedragen, ondanks dat de uitrusting van hun vloot met hun reputatie geen gelijke tred meer hield. De neergaande lijn was echter niet te keren. Het gevolg van een en ander is geweest, dat het geldelijk gewin veel geringer werd. De opbrengst aan kaapvaartgelden werd in de periode 1649-1712 op nog maar de helft berekend van die uit de jaren 1627-1648.

Nadat Duinkerke verloren was gegaan, was de vloot bij gebrek aan uitbreiding veel kleiner geworden. De Oostendse reders waren niet zo kapitaalkrchtig als hun Duinkerke collega's. Maar een fundamentele oorzaak was dat het zeegevecht een ander karakter had gekregen. Het individueel optreden of het opereren in kleine formaties had plaats gemaakt voor een overval door grotere eskaders. Hier dient verder te worden aangestipt, dat de strijd ter zee zich in de tweede helft van de zeventiende eeuw van toneel had verplaatst. De oorlogsinspanningen waren er toen speciaal op gericht het opdringen van Frankrijk als politieke factor af te grendelen. Maar toen was het ergste al gebeurd. De vijand had door het zuiden van Vlaanderen een gevaarlijke wig gedreven, die de bevolking niet onberoerd kon laten. Het is opvallend met hoeveel verbetering vanuit Oostende tegen de Duinkerke kapers wordt opgetreden, die vroeger toch hun collega's waren geweest. Met gretigheid probeert men hen telkens weer hun buit afhandig te maken. Het lijkt er op, alsof een overwinning op de Duinkerke hen een bijzondere voldoening geeft. Het zijn waarschijnlijk de laatsten geweest, die de Franse marine te hulp hebben geroepen om niet het onderspit te delven.

In de meeste landen kon de marine zich in de achttiende eeuw niet op het bereikte niveau handhaven. Voor de noordelijke Nederlanden is dit geen onbekend feit. Het ambitieuze plan om ter bescherming van de Hollandse handelsbelangen een oorlogsvloot uit te rusten, bleek te hoog gegrepen, zeker toen de dreiging van de kaapvaart begon weg te vallen. De oorlogsinspanningen tegen Frankrijk ter zee en te land hadden de financiële middelen van de Republiek zozeer uitgeput, dat zij zich na de vrede van Rijswijk in 1713 geen echte oorlogsvloot meer kon permitteren.

Evenmin waren de Zuidelijke Nederlanden tot de bouw van nieuwe konvooschepen in staat. Hun achterstand op andere landen werd steeds groter. De kaapvaart begon langzaam te verlopen. In het midden van de zeventiende eeuw bestond de particuliere vloot van Oostende nog uit een vijftigtal schepen. In 1674 tijdens de tweede veroveringsoorlog van Lodewijk XIV waren dat er 62, waarna dit aantal vrij snel daalde. Tijdens de Negenjarige Oorlog in 1690 waren 35 schepen actief, bij het begin van de Spaanse successieoorlog in 1704 nog 33, en in 1712 slechts vijftien (10).

Na de Spaanse successieoorlog en de vrede van Utrecht doofde de kaapvaart uit, aldus BAETENS in zijn magistrale studie over dit onderwerp (11). Na 1713 komt het kapersbedrijf tengevolge van de vredessluiting te vervallen en zijn nog maar weinigen bereid het avontuur te zoeken en ter kaapvaart te gaan. Nu dit niet meer lonend was, moesten velen een ander beroep zoeken. Ieder zocht zijn werkterrein: Passchier DE MOOR voer hoofdzakelijk in Spaanse en Portugese wateren, zoals hij al eerder had gedaan met Philips VAN MAESTRICHT de oude als officier onder zijn bevel. Anderen werden "kapitein ter lange omvaart". Maar veel ervaring ging helaas verloren.

TERUGBLIK

De Zuid-Nederlandse kaapvaart, waaruit wij een kleine episode hebben aangehaald, hing nauw samen met de oorlogen, de politieke verdeeldheid en de ontredde, die zo kenmerkend waren voor de zeventiende eeuw. De oorlogen, die Spanje voerde, gingen bijna altijd tegen Frankrijk, Engeland en Holland. Tegen hun schepen richtte zich in eerste instantie de activiteit van de Vlaamse kapers, die vooral gevestigd waren in Oostende, Nieuwpoort en Duinkerke.

De algemene stelling is, dat in de zeventiende eeuw de Duinkerker kapers de Nederlandse handel grote schade hebben berokkend. Maar deze uitspraak moet worden genuanceerd, want hun activiteit was sterk wisselend. Het hoogtepunt van de kaapvaart viel tussen de jaren 1622 en 1646, waarna deze niet altijd meer met evenveel succes is verlopen.

Zij kende vele ups en downs, omdat zij niet alleen afhankelijk was van de toevallig optredende oorlogskansen, maar minstens zozeer van de internationale politiek, namelijk van de gewijzigde machtsverhoudingen tussen de politiek machtige zeevaartlanden. De doeltreffendheid van de kaapvaart was gebonden aan de oogmerken, die men met deze acties bereiken kon.

Het is niet voor bestrijding vatbaar, dat tijdens de tweede helft van de Tachtigjarige Oorlog, en vooral in de jaren na het Bestand, de Duinkerker kapers met hun acties wel degelijk een stagnatie in de ontwikkeling van de zeevisserij teweeg hebben gebracht. Hun resultaten kregen per toeval een extra accent. Immers, zij waren niet alleen verantwoordelijk voor de inkrimping van de haringvisserij, die al eerder aan een neergang was begonnen. De hele zeevisserij verkeerde sinds de eerste helft van de zestiende eeuw in een crisis tengevolge van de algemene onveiligheid op zee. Maar nu werd door het optreden van de Duinkerker kapers nog grotere schade aangericht, waartegen men oorspronkelijk machteloos stond.

Na de vrede van 1648 was deze episode voorbij en ontstond een nieuwe situatie. Tot dan toe waren de regenten steeds onwillig – of moet men zeggen te zuinig – geweest om een behoorlijke vloot tegen de kapers uit te rusten, maar door het optreden van Maarten Harpertsz. TROMP (1598-1653) kwam daarin verandering. In 1646 spande deze al samen met de Fransen om Duinkerke te veroveren. Van TROMP kwam ook het idee hulpeskaders uit te rusten voor de begeleiding van handelskonvoeien. Deze Nederlandse vlootvoogd heeft daarmee de grondslag gelegd voor een vaste marinevloot als escorte voor de handelsschepen.

In de tweede helft van de zeventiende eeuw ging iedere grote natie een oorlogsvloot uitrusten op dezelfde manier als de Republiek onder TROMP daarmee een begin had gemaakt.

Ook in de Zuidelijke Nederlanden werden marineschepen ingezet, die noodzakelijk waren geworden tengevolge van de herhaalde Franse oorlogen. Vooral tijdens de Negenjarige Oorlog, die in 1689 was uitgebroken, kreeg de Vlaamse vloot werk aan de winkel. Zij verrichtte patrouille werk met de begeleiding van konvoeien, maar trok soms zelf nog op kaapvaart. Maar de echte kaapvaart en de zeeroverij verplaatste zich toen veel meer naar Zeeland. De kaapvaarders waren daar vooral actief ten tijde van de Spaanse successieoorlog (12). Deze kaapvaart valt buiten ons bestek.

Met de figuren van de kapiteins Philips VAN MAESTRICHT, vader en zoon, wordt een heroïsche strijd op zee in beeld gebracht, die de fantasie aanspreekt. Zonder moeite herkennen wij hen als legendarische zeehelden, waarvan de herinnering terecht in het stadsbeeld van Oostende levendig wordt gehouden. Ook onze familie, die zich om heel andere redenen Philips van MAESTRICHT mag noemen, zal hun namen graag in herinnering houden. Dat zijn wij als tijdelijk inwoner en trouwe vakantieganger de stad Oostende verschuldigd.

Rest ons nog iets te zeggen over de afstammelingen van Philips VAN MAESTRICHT, de jonge, die gehuwd was met Anna Françoise DE SCHODT, dochter van kapitein François DE SCHODT. Uit dit huwelijk werd postuum nog een kind geboren op 20 januari 1692, namelijk Philippe Charles, die ook zeeman werd. Hij trad in dienst van de Oostendse Compagnie en voer op Indië. Hij stierf op jonge leeftijd op Mocca (Indes Orientales) – zo staat het er – op 10 september 1723. Van hem stammen enige kinderen, die door hun huwelijk tot de hogere kringen doordrongen. Tot deze afstammelingen behoort o.a. de bekende redersfamilie BAUWENS en dokter BOUCKAERT.

(1) De eerste verwijzing was naar het toen juist verschenen naslagwerk van Daniël DESCHACHT, Staatnamen van Oostende van A tot Z, uitgave in eigen beheer, Oostende 1998

- (2) Walter DEBROCK, *De Oostendse kapers*, Oostende 1994, blz. 7 e.v.
- (3) Voor een algemene oriëntatie zie : J.S. BROMLEY, *The North Sea in wartime*, in *Bijdragen en Mededelingen voor de Geschiedenis der Nederlanden* 92 (1977), 270-299. Er wacht nog veel archiefonderzoek. Lijsten van patenten en boordjournalen zijn bewaard op het Algemeen Rijksarchief te Brussel. De inventarissen van de konvooidiensten vindt men op de rijksarchieven te Brugge en te Gent.
Hierbij als toevallig voorbeeld : Rijksarchief Brugge, Registers van het Vrije, nr. 1819, 225/1686 Rekening van Barthélémy CONTALES, aangesteld voor het uitrusten van het konvooschip "Saint-François" onder bevel van Philippe VAN MAESTRICHT, bij zijn terugkeer van Cadiz naar Oostende
- (4) R. BAETEN, *Scheepvaart in de zuidelijke Nederlanden, 1585-1650*, in *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, deel 7, Haarlem 1980, 156-159.
- (5) A.P. VAN VLIET, *Vissers en kapers. De zeevisserij vanuit het Maasmondgebied en de Duinkerke kapers (ca. 1580-1648)*, Den Haag 1994.
- (6) Frans-Vlaanderen ontstond eerst, nadat de Franse koning Lodewijk XIV enige zuidelijke delen van Vlaanderen (la Flandre Flamingante) had geannexeerd. Tezamen met Waals-Vlaanderen werd dit gebied tot Zuid-Vlaanderen samengevoegd. Bij de vrede van Aken (1668) en Nijmegen (1678) gingen o.m. plaatsen als Grevelingen, Duinkerke, Hazebroek, Kassel enz. definitief tot Frankrijk behoren. Reeds eerder waren Artesië en een deel van Henegouwen-Valencijn door Frankrijk ingelijfd. Zuid- of Frans-Vlaanderen mag niet verward worden met Waals-Vlaanderen : de "gouvernance" Rijsel-Dowaai-Oorschie.
- (7) Biografische bijzonderheden in : AJ. VAN DER AA, Philips VAN MAESTRICHT, in *Biographie Nationale de Belgique*, deel 26, pg; 459-460;
VAN MAESTRICHT in *Westbrabanders onder elkaar*, uitg; afd. Noord-Brabant N.G.V., Roosendaal 1982.
- (8) A.R.A. Brussel, Fonds Amiraute, farde 1679.
- (9) Louis SICKING, *Zeemacht en onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden 1488-1558* (De Bataafsche Leeuw, Amsterdam 1998)
Jaap R. BRUYN, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17de en 18e eeuw*. (Balans, Amsterdam 1998).
- (10) R. BAETEN, *Scheepvaart in de Zuidelijke Nederlanden*, in *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, deel 8, Haarlem 1979, 243-245.
- (11) R. BAETEN, *Organisatie en resultaten van de Vlaamse kaapvaart in de 17e eeuw*, in *Mededelingen van de Marine Academie van België*, 1969-1970, boek XXI.
- (12) R.B. PRUD'HOMME VAN REINE, E.W. VAN DER OEST, *Kapers op de Kust. Nederlandse kaapvaart en piraterij, 1500-1800*, Vlissingen 1991, 80 blz.

ERRATUM

De Plate mei 1999, p. 99/140, 11 lijn : lees musici i.p.v muziek